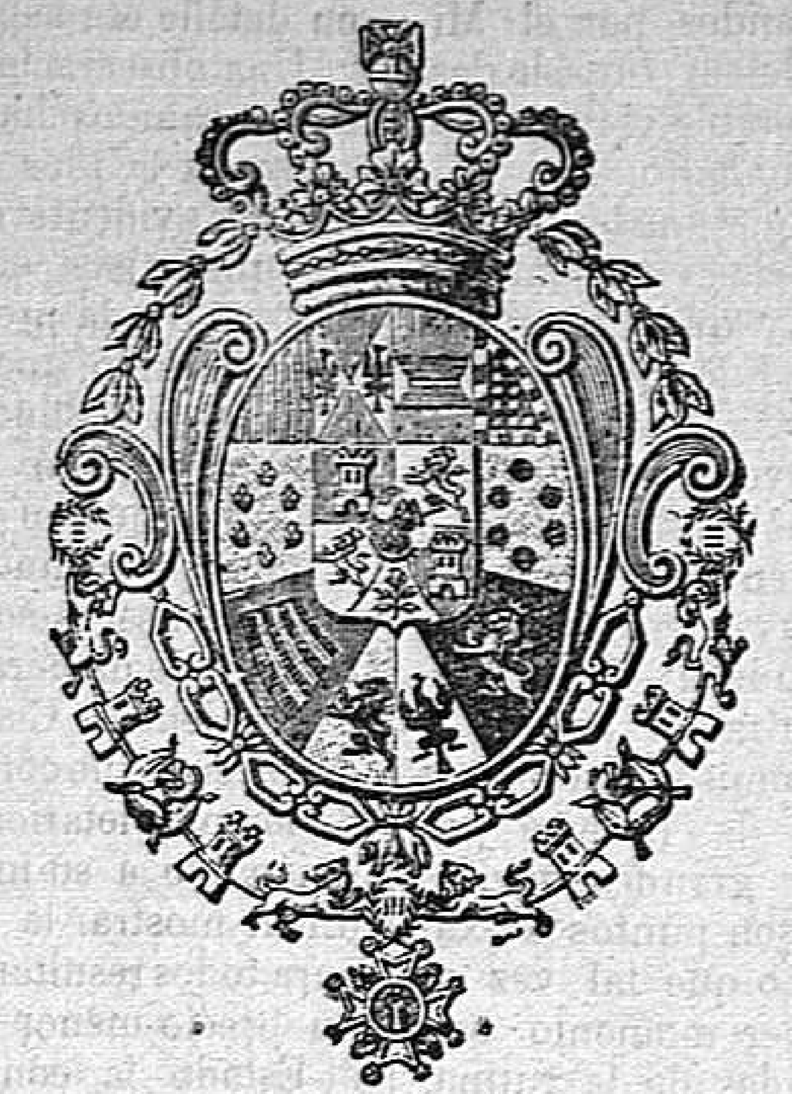
Año económico de 1892-93 | Jueves 13 de Abril | Número 246

CONDICION VEINTIDOS
DE LA SUBASTA

Por la inserción de edictos y anuncios oficiales que sean de pago, se satisfará por cada ***línea 25 céntimos de peseta,*** **haciéndose la inserción precisamente en el tipo de letra que señala la condición 19.**



PRECIO DE SUSCRIPCION

	Pesetas.
Un año dentro y fuera de la capital......	10
Un semestre id. id. ..	6
Un trimestre id. id. ..	4
Números sueltos.....	0'25

Se publica todos los dias excepto los domingos.

BOLETIN OFICIAL
DE LA PROVINCIA DE ORENSE

ADVERTENCIA.—Las leyes obligarán en la Península, islas adyacentes, Canarias y territorios de Africa sujetos á la legislación peninsular, á los veinte dias de su promulgacion, si en ellas no se dispusiere otra cosa. Se entiende hecha la promulgacion el dia en que termine la insercion de la ley en la *Gaceta.* (*Artículo 1.º del Código civil.*)

PARTE OFICIAL

PRESIDENCIA
DEL CONSEJO DE MINISTROS

SS. MM. el Rey, la Reina Regente (q. D. g.), y Augusta Real Familia, continúan en esta Córte sin novedad en su importante salud.

GOBIERNO DE PROVINCIA

Circular

El Alcalde de Carballino participa á este Gobierno que ha desaparecido de la casa paterna el dia 31 de Marzo último Manuel Perez Rodriguez, de dicha villa, cuyas señas á continúacion es expresan, é ignorándose su paradero encargo á los señores alcaldes, fuerza de la guardia civil, agentes de vigilancia y demás dependientes de mi autoridad procedan á su busca y detencion, poniéndolo á disposicion de dicho alcalde caso de ser habido.

Manuel Perez Rodriguez.

Edad 17 años.
Estatura alto.
Pelo castaño claro.
Ojos azules.
Nariz regular.
Cara redonda.
Color bueno.
Viste sombrero negro, chaqueta, chaleco y pantalon claro á listas calza botinas.

Orense 13 de Abril de 1893.

El Gobernador
ANTONIO LLAMAS NOVAC

MINISTERIO DE FOMENTO

EXPOSICION

Señora: La reparacion y conservacion de las carreteras, cuyo coste, se eleva á 20.306.362'50 pesetas, representa el 27'17 por 100 de los gastos ordinarios del Ministerio de Fomento y el 38'91 de los de Obras públicas. Si á ella, como es justo se agrega una tercera parte de los del personal de ingenieros, ó sea pesetas 1.938.133'33, la primera proporcion se eleva á 29'77 por 100 y la segunda á 42'62 por 100. Todavía, así consideradas esas cifras tan sólo representan el valor relativo que esta partida tiene dentro de un presupuesto de 74.713.741 pesetas; su verdadera importancia se revela al saber que toda ella se aplica á conservar y reparar 28.902 kilómetros, que forman la red de carreteras del Estado en 30 de Junio último. La sola enunciacion de estos conceptos basta para mostrar que el deber más estricto de un Gobierno llamado á administrar con severidad y á preparar con cuidado los presupuestos del porvenir es analizar de nuevo y estudiar á fondo tan importante capítulo; de otra suerte dejando las cosas en el estado en que hoy se encuentran, el dia en que se hubiera duplicado el número de kilómetros de nuestras carreteras, aspiracion modesta pero no lejana, su conservacion y reparacion absorbería la cantidad total destinada hoy á obras públicas, con lo cual los beneficios que de su construccion se esperan, quedarían profundamente disminuídos por el gasto que requeriría su entretenimiento y conservacion.

Se hace, pues, inexcusable la necesidad de analizar estas cifras y urgente el obtener su reducción, no ya con el sólo propósito de hacer economías, sino en prevision de los presupuestos futuros.

Ya el poder legislativo hubo de preocuparse del desarrollo que iba teniendo esta cifra cuando dispuso, en el art. 41 de la ley de Presupuestos vigente, que el Ministro de Fomento «contratase, á título de ensayo, la conservacion de las carreteras de tres provincias que puedan considerarse como tipos ó modelos entre todo el territorio de la península»; y en contenerla pensaba tambien la Direccion de Obras públicas cuando dictó la órden de 23 de Septiembre de 1888, disponiendo qué cada peon caminero tuviese en adelante á su cargo la conservacion de cuatro kilómetros y cada capataz la de 20 á 25.

Esta sencilla reforma, al ser ahora planteada, produce una economía efectiva de 1.070'180 pesetas, economía que con ser tan considerable no trae sin embargo, aparejado mal alguno; puesto que apercibida la Administracion del inmediato plantamiento de la reforma, ha podido prepararse á ella de manera que sea muy escaso el número de peones camineros que en 1.º de Julio habrán de quedar excedentes.

Ambas medidas, si por una parte prueban que la atencion de los poderes públicos está fija en este asunto; inducen por otra á pensar que un análisis detallado y un estudio completo del sistema actualmente seguido para la conservacion de las vías públicas, pueden conducir á modificaciones que, tratándose de partidas de tanta importancia, habrán de afectar de una manerr sensible la cifra total del presupuesto.

Pero ese estudio si las reformas han de fundarse en bases sólidas, requiere ante todo una crítica, atenta y minuciosa del presupuesto actual.

Y al proponerse hacerla surge naturalmente la necesidad de conocer cual es el gasto medio que en general ocasion la conservacion de un kilómetro de carretera; cuestion que, una vez planteada, lleva lógicamente á averiguar la cuantía de ese gasto en aquellos paises que mayor analogía presentan con España. Sin duda este procedimiento es algo empírico, porque la diferencia de sistemas administrativos, la diversidad de condiciones climatológicas, la frecuencia y naturaleza del tráfico, el progreso en los medios de locomocion y otras muchas causas hacen que las comparaciones de este género, si no son minuciosas y detalladas, en cuyo caso llegan á hacerse inútiles, estén expuestas á error. Pero aun así ofrecen el único medio de hallar un punto de partida suficiente para preparar una investigacion definitiva.

Con estas salvedades, importa saber que en Francia la conservacion y reparacion de los 37.600 kilómetros de caminos nacionales, semejantes aunque de dimensiones y construccion superiores á las carreteras de primer orden de España, cuestan por término medio (el kilometro) 791 pesetas; los caminos departamentales comparables á nuestras carreteras de segundo orden, están calculados en 452, y los caminos vecinales, equivalentes á nuestras carreteras de tercer orden, en 166, ó sea un término medio de 352'02 pesetas.

En Italia, según los datos oficiales que publica la Administracion pública, la proporcion es la siguiente:

	Pesetas.
Carreteras nacionales ó de primer orden (el kilómetro)	737
Carreteras provinciales ó de segundo orden.	410
Carreteras municipales	180
cuyo término medio es de pesetas.	442'03

Ambos tipos se refieren solo al material y mano de obra, sin tener en cuenta para nada los gastos de direccion.

En España el término medio calculado de igual manera se eleva á 703 pesetas, ó sea 351 mas que en Francia y 261 mas que en Italia.

Tomando esta comparacion tan solo como indicio y buscando criterio más seguro y práctico para basar un juicio definitivo, ninguno mejor que el dato tomado de nuestro propio territorio. En él hay una red de carreteras de 3.569 kilómetros construída y conservada por las Diputaciones y Ayuntamientos forales de las Vascongadas y Navarra, con absoluta independencia del Gobierno central, y cuya conservacion cuesta en cada provincia:

	Pesetas.
Alava.	396
Guipúzcoa.	545
Navarra.	295
Vizcaya.	593

Término medio, 457'25; ó sea 245'75 pesetas menos que las carreteras del Estado: cifra que, multiplicada por los 28.902 kilómetros de la red oficial, implicaría en este presupuesto 7.022.943 pesetas de economía.

Y no se diga para atenuar el efecto ó la sorpresa que esta comparacion produce, que allí el clima favorece la conservacion de las vias públicas, porque el exámen de los gastos de cada una de las 45 provincias restantes, prueba que no sólo se halla esa diferencia en las que están limítrofes á las Vascongadas, sino que entre las que figuran en la zona Norte, en la central y en la meridional se ofrece el mismo contraste, con lo cual se aleja la posibilidad de explicar tamaña diferencia por el solo hecho de la influencia climatológica. Pero aun cuando algo pudiera concederse á esa causa y otro poco haya de atribuirse al material,

todavía, teniendo en cuenta el tráfico que por ellas se hace, habrá de reconocerse paladinamente la superioridad de aquella administracion.

Basta ya lo dicho para deducir, sin temor á engaño, que la conservacion de un kilómetro de carretera puede estimarse entre 300 y 500 pesetas, dejando esa ancha margen para las diferencias que el clima, la frecuencia del tránsito y la naturaleza de los materiales requieran en cada provincia Dedúcese, además, la necesidad, ya indicada, de someter la cuestion á nuevo estudio y de romper los moldes de la rutina, á fin de modificar el actual sistema de conservacion y reparacion de las carreteras en términos que la transformacion del servicio disminuya lo exagerado de su coste. Para ello procede ahora descomponer la cifra del gasto (Artículos 2.º y 3.º del cap. 26) separando los especiales de personal de los de material, separacion que da lugar al siguiente resultado.

Peones camineros y capataces.	7.713.362'50
Jornales auxiliares.	5.000.000
Acopios y material.	7.593.000
SUMA. . . .	20.306.362'50

Estas cifras indican por sí solas, á juicio del Ministro que suscribe, el defecto capital y las causas de la carestía del sistema: en este presupuesto, como en todos el personal excede considerablemente al material, y aumenta así el conste del servicio de una manera desproporcionada á la utilidad que reporta.

Pruébanlo desde luego las citadas órdenes de la Dirección de Obras públicas que con tal sencillez modificacion provocan tamaña economía; y la preba se hace aun más elocuente pensando que la baratura de la conservacion en las Vascongadas y Navarra depende principalmente de la organizacion del personal y de la proporcion que guarda con el trabajo que le está confiado.

He aqui la prueba.

		Kilóms.	Asignación — Pesetas
Cada peón caminero tiene en. . . .	Alava	6'500	1'75
»	Guipúzcoa	4	1'75
»	Vizcaya	4'500	2
»	Navarra	5'700	2
Cada capataz tiene en . . .	Alava	45	2'25
»	Guipúzcoa	30	2'25
»	Vizcaya	19	2'50
»	Navarra	50	2'25

En el resto de España cada peon caminero cuida solamente de 3'300 kilómetros y gana 2'25 pesetas en Barcelona y 2 en las demás provincias los capataces cuidan 15 kilómetros y ganan 2'50 y 2'25 respectivamente. En Francia el peon caminero gana 1'50 y cuida 4'800 kilómetros.

La comparacion es de por sí elocuente. Pero aparte de lo que enseña se comprende sin esfuerzo que un personal de 8.841 peones camineros y de 1.504 capataces, pagados durante trescientos sesenta y cinco dias del año, pero cuyo trabajo es por su naturaleza sumamente desigual y con regla general no se combina con los acopios, ni se emplea en la preparacion de materiales, ha de producir una carestía que pareciendo insignificante en cada unidad de obra, se traduce sin embargo. en millones en el total del presupuesto y llegaría á hacerse insoportable cuando se multipliquen esas unidades.

A evitar gran parte de estos males tiende el sistema de conservación por subasta que ahora va á ensayarse y cuyos primeros tipos, sino sufren alteracion los datos reunidos por el Ministro que suscribe deben ofrecer desde luego una considerable ventaja.

No es este procedimiento, sin embargo, de aquellos que pueden fiarse al primer ensayo quedan en él muchos puntos que discutir y que habrán de ir estudiándose á medida que se desarrolle y practique. Determinar si el concurso es mas ventajoso que la subasta; si en ésta habrá de preferirse á los que ya tienen contratada la conservacion de otras carreteras en la misma region ó á aquella cuya anterior conducta garantiza el acierto y honradez del compromiso; determinar si las subastas han de hacerse por pequeños trozos, por grandes longitudes ó por regiones, son puntos á examinar en su día. Lo que tal vez se tocará desde el primer momento son las dificultades nacidas de la rutina, de la inercia y de la tendencia al monopolio; pero esas cuenta el Gobierno vencerlas con la rectitud y la ilustracion de los ingenieros que están al frente de las provincias, y á quienes, si el cambio de sistema puede ofrecer en los primeros momentos dudas y exceso de trabajo habrá de libertarles después de no pocas molestias y responsabilidades y en todo caso darles la satisfaccion de haber contribuido á una reforma tan útil y ventajosa para el país.

No es este, sin embargo, la subasta, el único sistema que puede ensayarse ni á él tan sólo se ha de fiar el éxito de las economías en un capítulo de tanta importancia y cuya cifra es tan considerable.

Otros medios, no menos dignos de atención merecen tambien ser analizados y ensayados.

Opinan personas competententes, que podría desde luego rebajarse el jornal de los peones camineros y capataces 0'25 pesetas, baja que produciria en el acto 900.000 pesetas de economías. Fundan esa rebaja en la consideración de que el jornal de 2 pesetas comparado con el de un bracero es excesivo, sobre todo teniendo en cuenta que el Estado da gratuitamente á sus peones camineros la casa, cuando la retribución media anual de los jornaleros del campo no pasa de 1'50, y aun eso apenas en doscientos cincuenta dias.

Otros, sin alterar el tipo de jornal de los peones camineros, piensan que dejándoles libres en las épocas de recoleccion y siembra un número mayor ó menor de días, según el tránsito de las carreteras, y pagándoles sólo los restantes se les facilitará una remuneracion superior al cabo del año, con ventaja considerable del presupuesto.

Sin duda ambos procedimientos son dignos de estudio; pero el Ministro que suscribe entiende que la única manera de utilizarlos es confiar la conservacion de las carreteras á intermediarios que no estando sujetos á las trabas de reglamentación inseparable de los servicios públicos, puedeu aprovechar esas fuerzas hoy mal organizadas con beneficio de los mismos interesados y con economía del servicio. Además, la idea de buscar economías disminuyendo jornales, esto es, á costa de los mas necesitados sin modificar al propio tiempo el sistema en su raiz, es contrario á la mision de los Gobiernos; tiende á agravar á los males actuales; perpetúa la rutina y se acomoda poco á los procedimientos regeneradores de que tan necesitada está España. Y si á la vez se tiene en cuenta que el ensayo de la conservacion por subasta ha de dar esos mismos resultados sin que el Estado emplee aquellos medios se comprenderá la conveniencia de descartar por el momento toda reduccion del jornal de los peones camineros sin renunciar por eso á examinar en detalle ese aspecto de la cuestion.

Una observacion atenta de la vida de los campos ha sugerido á algunas personas la idea de utilizar para estos fines la evidente comunidad de intereses que existe, en muchas partes entre el Estado y la propiedad territorial; y considerando que muchas carreteras atraviesan las fincas rústicas en grandes trayectos ó pasan rozando sus límites, y que en estos casos el propietario es el primer interesado en la buena conservacion de los caminos han buscado la manera de armonizar ambas conveniencias. Claro es que esto no puede hacerse sino contando con la voluntad de los propietarios, ó por mejor decir dejándolo á su iniciativa; pero no es difícil mostrar la evidente ventaja que para todos resultaría de encargarles por un precio menor del que cuesta hoy al Estado la conservacion de ciertos trozos de carretera. El propietario en esos casos dispondría del peon caminero y podría combinando las necesidades de la conservacion de la carretera con la preparacion del material aprovechar su trabajo en las faenas de sus propias fincas; y utilizaría tambien las casillas, beneficio no escaso en las soledades del campo.

Unase á esto la consideración de que en muchas comarcas de España, la abundancia de la piedra impide las labores y perjudica á los pastos, obligando á los colonos y propietarios á llevarla á los lindes ó amontonarla en medio de sus campos y se comprenderá que el poderla utilizar en la carretera convierte en productivo lo que antes era oneroso. Y si el acopio se facilita considerablemente de este modo dicho está que la piedra puede machacarse aprovechando los jornales perdidos; de suerte que abaratados así los factores principales de la conservación su conste total se disminuye al extremo, repartiéndose el beneficio entre el Estado y el propietario territorial ó su colono, consideración esta última suficiente en sentir del que suscribe para recomendar la innovacion. Y lo que de un propietario se dice para los trozos de carretera que atraviesen sus fincas ó bordeen sus propiedades, se aplica á las asociaciones de propietarios ó de colonos cuyos intereses sumados ó asociados no se diferencian del de uno solo de ellos. Con lo cual si el sistema se desarrolla y cunde con el ejemplo no será escaso el número de kilómetros que el Estado podrá confiar á los propietarios que voluntariamente quieran encargarse de su conservacion ni despreciable la economía que produzca.

En otro orden de ideas, la mayoria de los que estas cuestiones examinen pensará y no sin razon que el ejemplo de las Provincias Vascongadas y de Navarra lleva lógicamente y con preferencia á cualquier otro sistema á confiar á las corporaciones municipales del resto del Reino la conservacion de las carreteras situadas dentro de sus respectivos términos. Pero á poco que se medite salta á la vista la diferencia entre unos y otros municipios, y lo improcedente que sería buscar la similitud de los efectos faltando la igualdad de las causas. Por eso la idea aunque simpática y atractiva habrá de abandonarse mientras las reformas que la vida municipal reclama y que el Gobierno se propone acometer permitan desarrollar las iniciativas locales y confiarles sin temor lo que hoy seguramente perecería en sus manos, no solo por falta de recursos y ausencia de fuerzas directivas sino tambien por exceso de enconos y de rivalidades. Todo lo más que el Ministro que suscribe se atrevería á aconsejar es la seleccion entre los municipios que solicitaren encargarse de este servicio, confiando á los que ostentaran una administracion honrada y vigorosa al abrigo de desfallecimientos y sospechas, la conservacion de sus carreteras en condiciones semejantes á las indicadas para los propietarios; idea indicada ya en algún proyecto de reforma municipal, y merecedora por eso de atencion y de ensayo.

Por último, una disposicion que existe en los actuales pliegos de subasta para la construccion de carreteras puede tambien producir considerable economía con evidente provecho de la construcción de las vias públicas. Oblíguense hoy los contratistas á conservar las carrteras por ellos construidas durante el año siguiente á la recepcion por una cantidad aproximadamente de 400 pesetas el kilómetro, y sin más que extender esta medida cuatro años más se economizarian 303 pesetas por kilómetro durante este período. Y como la solidez y consistencia del firme es la primera condicion de una conservacion económica, dicho se está que el interes serviria de estímulo á la buena fé y de aguijon á la inteligencia de los contratistas para esmerarse en la construcción, gastando en esta lo que habrian de ahorrar con creces en los primeros años de conservación que son los mas difíciles y los mas caros.

Puede además producir este sistema otra ventaja no escasa, cual es la de estimular las subastas, toda vez que los contratistas que tengan á su cargo la conservacion de las que hubieren construido, tendrán el aliciente de un trabajo ya organizado para extender su acción á las carreteras vecinas.

De todo cuanto queda expueesto resulta, que el estudio detenido de este importante capítulo del presupuesto de Fomento abre ancho campo á la experiencia y ofrece desde luego ocasion á reformas que, produciendo de presente una baja considerable en los gastos de conservacion y reparacion, preparan otra todavía mayor en el porvenir. El Ministro que suscribe lo cree firmemente, y siente fortificarse su creencia con el juicio de las personas competentes á quienes tiene confiado el Gobierno este servicio. Ciertamente estas reformas no darán desde el primer momentos todos los beneficios que de ellas pueden esperarse, ni en materia tan complicada sería juicioso tratar de precipitar resultados que solo se obtienen á fuerza de perseverancia; lo importante es trazar los nuevos derroteros, fiando su desarrollo al Cuerpo de Ingenieros de Caminos que tantos servicios ha prestado al Estado y que considerará sin duda como uno de sus mejores timbres al secundar las ideas del Gobierno hasta reducir en una tercera parte el actual presupuesto de conservacion de las carreteras como medio el más seguro de fomentar; aun en este período de penuria, el desarrollo de las obras públicas. Porque, seguramente, nadie que siente el estímulo del patriotismo, dejará de aplicarse á esta obra sabiendo que cada 100 pesetas de baja en la conservacion de un kilómetro, produce 3 millones, de economía en el presupuesto, y que cuando esa reduccion haya llegado á 250 pesetas, cifra que debe considerarse al alcance de una buena administracion, la economía se elevará á 7.500.000 pesetas, con las cuales puede desenvolverle un sistema completo de obras públicas en un corto número de años.

Fundado en estas consideraciones y de acuerdo con el Consejo de Ministros, el que suscribe tiene el honor de someter á la aprobacion de V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid 5 Abril de 1893.—Señora: A. L. R. P. de V. M., Segismundo Moret.

REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros; en

nombre de Mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se pondrá en vigor la órden de 26 de Septiembre de 1888, en términos que para el 1.° de Julio próximo cada peon caminero tenga ó su cargo cuando menos, cuatro kilómetros y 20 cada capataz.

Art. 2.° En cumplimiento del artículo 41 de la ley de Presupuestos vigente, se sacará á pública subasta en cuanto estén aprovados los respectivos presupuestos, la conservacion y reparacion de las carreteras de las provincias de Gerona, Avila y Huelva, con sujecion al pliego de condiciones redactado por la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 3.° Los Ingenieros Jefes de las provincias cuidarán de que los proyectos de nueva construccion de carreteras, comprendan en lo sucesivo la conservacion de las obras durante los cinco años siguientes á su recepcion provisional, incluyendo en el presupuesto la partida alzada correspondiente á este servicio é insertando en el pliego de condiciones una que imponga al contratista la obligacion de prestarlo. Esta condicion no obstará para que se reciban las obras definitivamente y se liquide la contrata cuando espire el plazo de garantía señalado en el proyecto, devolviéndose entonces la fianza excepto en la parte proporcional que correspoda al presupuesto de conservacion y á las casillas de peones camineros, de las que podrá disponer libremente el contratista.

Los Ingenieros Jefes de las provincias invitarán á los contratistas cuyas carreteras no hayan sido aún recibidas, á continuar por cuatro años más la conservacion en los términos y condiciones que se indican en los párrafos anteriores.

Art. 4.° Los propietarios de fincas atravesadas ó lindantes con carreteras en longitudes continuas ó discontinuas pero cuya suma no baje de cuatro kilómetros, podrán encargarse de la conservacion de aquellos trozos que se relacionan con sus propiedades, mediante solicitud dirigida al Ministro de Fomento por conducto del Ingeniero Jefe de la provincia. Este, al remitirla la acompañará con un informe en el que habrá de expresar la cantidad alzada que deberá abonarse anualmente al peticionario, las condiciones que hayan de imponérsele, y las garantías que podrán exigírsele; y el Ministro, oyendo á la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, resolverá si procede ó no acceder á lo solicitado, y en caso afirmativo fijará definitivamente la cantidad y condiciones de esla concesion.

Los propietarrios que no tengan dentro de sus fincas ó lindantes con ellas la extension mínima de cuatro kilómetros, podrán asociarse para completarle, pero designando á un solo propietario para que los representen la concesion.

Dado en Palacio á cinco de Abril de mil ochocientos noventa y tres.—María Cristina.—El Ministro de Fomento, Segismundo Moret.

(Gaceta núm. 97.)

MINISTERIO DE LA GUERRA

REAL ORDEN-CIRCULAR

Excmo. Sr: En Real orden de 9 del actual, expedida por el Ministro de Ultramar, se dice á éste de la Guerra lo siguiente:

«De conformidad con lo propuesto por la Junta superior de la Deuda de Cuba, en sesion de 27 de Febrero último, S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino á tenido á bien disponer que se reconozcan los 499 créditos comprendidos en la relacion núm. 23 de abonarés de alcances y ajustes finales correspondientes al cuerpo de la Guardia civil, despues de hechas la siguientes rectificaciones ocasionadas por equivocaciones padecidas en las hojas de ajustes:

Número de los créditos	Capital rectific.° — Pesos.	Intereses. — Pesos.	TOTAL — Pesos.	35 p. 100 — Pesos.
54	492'81	98'56	591'37	206'97
321	162'19	38'92	201'11	70'38
324	208'99	56'42	265'41	92'89

cuyos 499 créditos, con las mencionadas rectificaciones, ascienden á 94.045 pesos 28 centavos por el capital rectificado de los mismos, y á 17.344 pesos 54 centavos por los intereses devengados; en junto á 111.389 pesos 82 centavos, de cuya cantidad deberá abonarse á los interesados el 35 por 100 en efectivo, ó sean 38.984 pesos 30 centavos con arreglo á lo dispuesto en el artículo 14 de la ley de 18 de Junio de 1890 y Real decreto de 30 de Julio de 1892.

De Real orden lo digo á V. E. para los efectos correspondientes, acompañándole en cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 22 y 24 de la instruccion de 20 de Febrero de 1891 un ejemplar de dicha relacion con los documentos justificativos de los créditos reconocidos, excepto los abonarés y ajustes rectificados, para que puedan hacerse las publicaciones á que la misma instruccion se refiere; y advirtiéndole que con esta fecha se ordena á la Direccion general de Hacienda de este Ministerio que facilite á la Inspeccion general de la Caja de Ultramar los 38.984 pesos 30 centavos que necesita para el pago de los créditos reconocidos.»

Lo que de la propia Real orden traslado á V. E. para su conocimiento y demás efectos, debiendo darse la mayor publicidad posible á dicha relacion por los Capitanes generales de Ultramar en los periódicos oficiales de sus distritos, y gestionar lo conveniente el Inspector de la Caja general de Ultramar para que la relacion citada se inserte en los *Boletines oficiales* de las provincias, con el fin de que llegue á conocimiento de los interesados. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de Marzo de 1893.—López Dominguez.—Señor.....

RELACION QUE SE CITA

Número de orden	NOMBRE DE LOS INTERESADOS	Importe del capital rectificado — Pesos	Importe total de los intereses — Pesos	TOTAL — Pesos	Líquido á percibir el 35 por 100 del capital é intereses — Pesos
1	Eleuterio Arenas Botella	211'34	33'81	245'15	85'80
2	Antonio Armero Vals	308 85	83'38	392'23	137'28
3	Antonio Argis Expósito	105'83	24'34	130'17	45'55
4	Vicente Arroy Jame	213'57	51'25	264'82	92'68
5	Casimiro Alvarez Gonzalez	122'20	28'10	150'30	52'60
6	Antonio Alvarez Valdés	69'73	18'82	88'55	30'99
7	Antonio Abad Benconte	111'79	25'71	137'50	48'13
8	Antonio Amador Ginés	101'26	6,07	107'33	37'56
9	Agustin Arboleya Loreda	242'66	65'51	308'17	107'86
10	Antonio Antero Camaño	98'98	11'87	110'85	38'80
11	Agustin Alvarez Basaya	433'07	116'92	549'99	192'50
12	Antonio Alvarez Cabrerizo	232'08	»	232'08	81'23
13	Benito Aleman Segui	243'52	43'83	287'35	100'57
14	Ventura Arroyo Sanz	130'34	»	130'34	45'62
15	Buenaventura Alvaro Alvaro	227	61'29	288'29	100'90
16	Benito Alvarez Fernandez	109'16	29'47	138'63	48'52
17	Victoriano Agüero Torres	71'29	»	71'29	24'95
18	Cenon Azorin Rubio	172	30'96	202'96	71'04
19	Cándido Abad Muro	217'51	43'50	261'01	91'35
20	Cárlos Alvarez Cerezo	203'04	48'73	251'76	88'12
21	Clemente Alonso Prados	105'04	24'15	129'19	45'22
22	Domingo Anton Rivas	47'78	12'90	60'68	21'24
23	D. Eustaquio Arbeiza Sanchez	760'97	182'63	943'60	330'26
24	Esteban Andreu Palau	214'97	58'04	273'01	95'55
25	Eduardo Abad Serra	149 79	40'44	190'23	66'58
26	Francisco Astorgano Perez	298'26	80'53	378'79	132'57
27	D. Francisco Artola Ibarra	225'04	51'75	276'79	96'88
28	Fernando Arroyo Arroyo	223'33	60'30	283'63	99'27
29	Francisco Aspi Tanaso	271'69	73'35	345'04	120'76
30	Francisco Arroyo Trápaga	318'22	50'91	369'13	129'20
31	Felipe Arribas Pedrezuela	208'93	56'41	265'34	92'87
32	Francisco Alvarez Gomez	305'60	18'33	323'93	113'38
33	Florencio Arias Mejías	176'84	47'74	224'58	78'60
34	Francisco Andrades Santos	301'19	66'26	367'45	128'61
35	Francisco Avila Gascón	160'87	22'52	183 39	64'18
36	Francisco Alvarez Ariza	151'07	9 06	160'13	56'05
37	José Andújar Godoy	240'84	52'98	293'82	102'84
38	Juan Agapito Vidal	125'11	30'02	155'13	54'30
39	Francisco Abad Aparicio	125'99	»	125'99	44'10
40	Francisco Anton Herranz	290'50	78'43	368'93	129'12
41	José Alvarez Valle	52'51	14'17	66 68	23'34
42	José Arias Vila	266'81	»	266'81	93'38
43	Joaquin Armero Cano	5'12	0'81	5'83	2'08
44	Juan Arias Arias	232'30	62'72	295'02	103'26
45	Juan Amador Suárez	78'09	21'08	99'17	34'71
46	José Amador Dura	197'50	53'32	250'82	87'79
47	Jorge Alfonso Muz	246'24	44'32	290'56	101'69
48	Juan Avilla Roma	132'23	31'73	163'96	57'39
49	Luis Alvarez Alvarez	62'98	1'25	64'23	22'48
50	Ramon Alonso Ibarra	127'31	22'91	150'22	52'58

(Continuará)

ANUNCIOS OFICIALES

ADMINISTRACION DE CONTRIBUCIONES DE LA PROVINCIA DE ORENSE.

Circular.

Publicada en el *Boletin oficial* de la provincia, núm. 236, correspondiente al sábado 1.° del actual, la circular de la Direccion de Contribuciones, fecha 18 de Marzo último, comprensiva de las prevenciones dictadas para llevar á efecto los preceptos contenidos en los Reales decretos de 4 y 28 de Febrero, abriga esta Administracion la absoluta confianza de que las Juntas periciales de los pueblos de esta provincia habrán dado principio en 1.° del corriente á la comprobacion de la riqueza urbana existente en el distrito y continuarán este importantísimo servicio con el celo é inteligencia en diversas ocasiones demostrados hasta ultimar esta operacion que habrá de preceder al registro fiscal de todos los edificios, solares y demás fincas urbanas. Pero, si lo que no es de esperar, no hubiesen aun principiado los trabajos, desoyendo las excitaciones de esta oficina, he de advertirles de la responsabilidad grave en que incurren, que les será exigida sin contemplacion alguna, si para el 15 de Mayo próximo no se hallaren terminados los registros fiscales prevenidos por las disposiciones legales citadas.

Orense 12 de Abril de 1893.—El Administrador, Urbano Gonzalez Rivera.

HOSPITAL PROVINCIAL

Estado que se publica en virtud de la circular del señor Gobernador inserta en el *Boletin* de 6 de Junio de 1892, y la cual deben tener muy presente los Señores Alcaldes y Secretarios, para evitar responsabilidades.

ESTABLECIMIENTOS DE BENEFICENCIA DE ORENSE

AÑO ECONÓMICO DE 1892-93

Mes de Abril

Estado demostrativo de los enfermos civiles de caridad existentes en el Hospital el dia de la fecha, con expresion del número de vacantes que existen en virtud de lo acordado por la Comision provincial en sesion de 15 de Marzo último.

Número de camas disponibles, segun el acuerdo. 74

Idem de enfermos de caridad hasta el dia. 80

Exceso en camas supletorias. . . 6

Orense 12 de Abril de 1893.—El Director, Narciso Serantes.

AYUNTAMIENTOS

VILLAMARIN

Que no habiendo dado resultado alguno en este Ayuntamiento el medio de cubrir el cupo de consumos y sus recargos para el entrante ejercicio de 1893 a 1894, por encabezamientos gremiales que ordena el reglamento vigente, se anuncia el arriendo de todas las especies sujetas á este impuesto, por término de tres años con venta libre, bajo las condiciones que se hallan de manifiesto en la Secretaría de Ayuntamiento, cuyo remate tendrá lugar en favor del mas ventajoso postor el dia 25 corriente en esta casa consistorial á las diez de su mañana.

Lo que se hace público para conocimiento de los que quieran interesarse en la licitacion.

Villamarin Abril 9 de 1893.—El Alcalde, Ramon Caride.

DELEGACION DE HACIENDA DE LA PROVINCIA DE ORENSE

Relacion de los débitos liquidados á los Ayuntamientos de esta provincia, por los conceptos que se detallan á continuacion.

PUEBLOS	Descuentos de empleados del municipio — Pesetas	Cédulas personales — Pesetas	Total general — Pesetas
Avion	32'19	»	32'19
Acevedo	31 65	»	31'65
Allariz	144	375'50	519'50
Amoeiro	181'83	1.200	1 381'83
Arnoya	14'50	169	183'50
Baltar	53'80	»	53'80
Bande	606'96	552'50	1.159'46
Baños de Molgas	77'84	»	77'84
Barbadanes	32'06	»	32'06
Barco	»	1.031'50	1.031'50
Beade	45'22	»	45'22
Beariz	34'62	»	34'62
Blancos	49'80	»	49 80
Boborás	78'36	»	78'36
Bola	57 66	1.001	1.058'66
Bollo	54'27	545	599'27
Calvos de Randin	18'09	»	18'19
Canedo	91'38	»	91'38
Carballeda de Avia	48'76	47	95'76
Carballeda de Valdeorras	»	459'50	459'50
Carballino	486'07	3 095'50	3.581'57
Cartelle	12'17	28'50	40'67
Castrelo de Miño	74'95	62	136 95
Castrelo del Valle	91'61	»	91'61
Castro Caldelas	90'51	»	90'51
Cea	145'17	»	145'17
Celanova	432'62	559'50	992'12
Cenlle	»	12'50	12'50
Coles	74'46	703 50	777'96
Cortegada	57'03	1.329	1.386'03
Cualedro	63'90	»	63'90
Chandreja	16'32	400'50	416'82
Entrimo	117'94	107'50	225'44
Esgos	17'28	30	47'28
Freás de Eiras	»	»	»
Ginzo	362'07	»	362'07
Gomesende	182'68	1.739'50	1.922'18
Gudiña	86'92	»	86'92
Irijo	207'03	1.423'50	1.630'53
Junquera de Ambía	72'90	135	207'90
Junquera de Espadañedo	26'73	»	26'73
Laroco	33'64	44'50	78'14
Laza	162'17	9	171'17
Leiro	»	»	»
Lovera	61'33	1.525'50	1.586'83
Lovios	68'41	380'50	448'91
Maceda	65'79	147'50	213'29
Manzaneda	»	»	»
Maside	319'65	346'50	666'15
Melon	33'81	733'50	767'31
Merca	60'73	»	60'73
Mezquita	56'44	»	56'44
Milmanda (Padrenda)	58'41	717'50	775'91
Montederramo	64'32	»	64'32
Monterrey	391'99	1.376'50	1.768'49
Moreiras	46'62	»	46'62
Muiños	»	1.223 50	1.223'50
Nogueira	166'94	76	242'94
Oimbra	157'72	9'50	167'22
Orense	»	»	»
Paderne	55'81	»	55'81
Parada	49'45	»	49'45
Pereiro	70'63	»	70'63
Peroja	50'35	1.243	1.293'35
Petin	44'61	871	915'61
Piñor	»	»	»
Porquera	15'07	48'50	63'57
Puebla de Trives	200'44	»	200'44
Puentedeva	»	»	»
Pungin	37'20	»	37'20
Quintela	18'75	75'50	94'25
Rairiz	207'69	»	207'69
Rio	50'04	»	50'04
Riós	117'21	768'50	885'71
Ribadavia	347'03	»	347'03
Rua	43'12	»	43'12
Rubiana	59'88	621	680'88
San Amaro	82'96	»	82'96
Sandianes	45'97	»	45'97
Sarreaus	354'48	»	354'48
San Ciprian	18'41	»	18'41
Taboadela	39'20	873'50	912'70
Teijeira	32 65	»	32'65
Toén	137'11	»	137'11
Trasmiras	»	»	»
Vega	86'52	87'50	174 02
Verea	69'75	10	79'75
Verin	407'19	117	524'19
Viana	449'26	»	449'26
Villamarin	25'39	441	466'39
Villamartin	»	1.037 50	1.037'50
Villameá	55'75	»	55'75
Villanueva	28'78	»	28'78
Villar de Barrio	54'27	»	54'27
Villar de Santos	31'17	»	31'17
Villardevós	»	1.338'50	1.338'50
Villarino de Conso	46'92	60	106'92

Lo que con arreglo á lo prescrito en el art. 56 de la instruccion de procedimientos contra deudores á la Hacienda de 12 de Mayo de 1888, se hace público para conocimiento de las corporaciones interesadas, previniéndoles que si en el improrrogable plazo de ocho dias no ingresan en las arcas del Tesoro la suma de que son deudoras, se procederá contra las mismas por la via de apremio.

Orense 12 de Abril de 1893.—M. Mantecón.

ADMINISTRACION DE IMPUESTOS Y PROPIEDADES DE ORENSE

Relación de las fincas subastadas y cuya adjudicacion fué aprobada por la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda en 23 de Marzo último

Número del inventario	Clase de la finca	Su denominacion	Situacion	CABIDA Hectáreas	Areas	Centiáreas	Nombre del rematante	Cantidad en que fué ajustada — Ptas. Cts.	Importe del primer plazo — Ptas. Cts.
542	Monte	San Benito	San Mamed de Grou	685	8	55	Don Juvenal Alvarez	31.134 »	6.226'80
296	Casa	»	Villameá	78 mts.	»	»	» Sebastian Lopez		
3.465	Labradío	Souto da Eira	Idem	2	73	»	» El mismo	75 »	15 »
3.466	Idem	Palamela	Idem	2	14	»	» Elmismo		
557	Monte	Guariz	Cudeiro	3	24	»	» Manuel Salgado	502 »	100'40
571	Idem	Eiras	Lóvios	132	25	60	» Vicente Alvarez	450 »	90 »
561	Idem	Rebolta	Guamil	16	94	»	» Eligio M. Alvarez	2.113 »	422'60
563	Idem	Bouzas	San Juan de Arcos	185	»	»	» Franc sco Parada	6 937'20	1.387'44
570	Idem	San Cibrao	Pardavedra	84	71	30	» Juan Cardero	4.239 »	847'80
551	Idem	Sierra Gateira	Abelenda	102	51	»	» José Lopez	532 »	106'40
558	Idem	Coedo	Idem	42	20	»	» José Lopez	500 »	100 »
556	Idem	Valdocal	Vieiro y Portela	46	72	80	» Ramon Vazquez	775 »	155 »
565	Idem	Sierra del Burgo	Castro Caldelas	157	25	»	» Fermin Rodriguez	1.805 »	361 »
3 502	Casa	Casdegistola	Peroja	47 mts.	»	»	» Ventura Varela	300'50	60'10
3.499	Monte	Mugares	Toen	88	5	»	» Manuel Alvarez	22 »	22 »
3.503	Casa	Rua	Rua	11 mts.	27 cts.	»	» Antonio Otero	3.055 »	611 »
573	Monte	Corbillón	Rubicós	37	74	»	» José Luis Cardero	260 »	260 »
572	Idem	Idem	Lama	59	90	»	» El mismo	700 »	700 »
555	Labradío	Lama	Idem	37	»	»	» Adolfo Gonzalez	580 »	580 »
554	Idem	Costa	Aceas	84	78	»	» Perfecto Conde	244 »	244 »

Orense Abril 11 de 1893.—El Administrador, Marcelino Arango.

Imprenta LA POPULAR